

Advies voor richtlijnen voor
de inhoud van het milieu-effectrapport
Woningbouwlocatie Haarlemmermeer-West

27 mei 1992

412-33

CIP-GEGEVENS KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Advies

Advies voor richtlijnen voor de inhoud van het milieu-effectrapport
Woningbouwlocatie Haarlemmermeer-West / [Commissie voor de milieu-
effectrapportage]. - Utrecht : Commissie voor de milieu-
effectrapportage

ISBN 90-5237-370-1

Trefw.: milieu-effectrapportage ; Haarlemmermeer-West/woningbouw;
Haarlemmermeer-West.



Aan het College van Burgemeester en
Wethouders van de Gemeente
Haarlemmermeer
Postbus 75
2130 AB HOOFDDORP

uw kenmerk
922282

uw brief
d.d. 10-03-92

ons kenmerk
U668-92/Sc/sb/ab/412-32

onderwerp
advies voor richtlijnen MER
woningbouwlocatie Haarlemmermeer-West

Utrecht,
27 mei 1992

Met bovengenoemde brief stelde het College van Burgemeester en Wethouders van uw Gemeente de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid om op grond van artikel 41n van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne (Wabm) te adviseren voor de door uw Raad vast te stellen richtlijnen voor het milieueffectrapport (MER) woningbouwlocatie Haarlemmermeer-West. Met bijgevoegd advies maakt de Commissie voor de m.e.r. gebruik van de door uw College gegeven gelegenheid. Het advies is gebaseerd op de volgorde van inhoudseisen die ingevolge artikel 41j van de Wabm tenminste aan een MER moeten worden gesteld. Daarnaast vraagt de Commissie nog uw aandacht voor het volgende.

1. MER voor het Structuurplan

De m.e.r. wordt door de Gemeente Haarlemmermeer uitgevoerd voor de vaststelling van het structuurplan voor het plangebied Haarlemmermeer-West ten behoeve van *het bepalen van een locatie waar ruimte kan worden gevonden om te voldoen aan de woningbehoefte vanuit Haarlemmermeer en Zuid-Kennemerland* (startnotitie, blz. 6). In de startnotitie op blz. 15 is als één van vier ruimtelijke/planologische randvoorwaarden het uitgangspunt geformuleerd dat de ontwikkeling van mogelijke verstedelijkingsrichtingen in de Haarlemmermeer moet plaatsvinden met *gelijke hectares woningbouw-groen-bedrijvigheid*. Dit betekent dat het structuurplan zich uitstrekt over de verstedelijking van het plangebied Haarlemmermeer-West met aanduiding van de te bebouwen oppervlakken, de bedrijfsterreinen en de groengebieden. Dit is in lijn met de aard van een structuurplan dat (evenals een streekplan) het integratiekader biedt voor verschillende functies met de mogelijkheid om vanuit de relaties tussen de functies tot een goede afweging ten behoeve van keuzes te komen. Het MER dat dient ter onderbouwing van het structuurplan zal zich naar de mening van de Commissie derhalve niet mogen

beperken tot de milieu-gevolgen van de woningbouwlocaties maar ook moeten ingaan op de bedrijfsterreinen en de groengebieden.

2. Structuurplan en Streekplan

In de startnotitie staat dat het MER zal worden opgesteld voor het structuurplan van de Gemeente. Tevens staat vermeld (op blz. 10 van de startnotitie) dat het ontwerp (van de partiële herziening) streekplan (Amsterdam-Noordzeekanaalgebied) gelijktijdig met het voorontwerp structuurplan zal worden uitgebracht, maar dat de vaststelling van het structuurplan plaatsvindt voor die van het streekplan. De voorgenomen ontwikkelingen binnen het plangebied van het structuurplan zullen directe consequenties hebben voor daaraan gerelateerde ontwikkelingen buiten dat plangebied en vice versa (zoals bijvoorbeeld ten aanzien van het totale tracé van de zogeheten Zuidtangent). Uit de startnotitie moet worden afgeleid dat het streekplan volgend is ten opzichte van het structuurplan. Weliswaar vindt de opstelling van het structuurplan en het MER plaats in overleg met de provincie Noord-Holland, maar dat neemt niet weg dat voor dit MER op structuurplanniveau het bredere integratiekader behorend bij het streekplan ontbreekt. De Commissie heeft daarom, tot haar spijt, in dit advies niet voldoende kunnen ingaan op de ruimtelijke- en milieurelaties van het voornemen op het grondgebied van Haarlemmermeer met ontwikkelingen in de buiten de gemeente gelegen regio.

De Commissie hoopt met dit advies een constructieve bijdrage aan de totstandkoming van de richtlijnen te hebben geleverd. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik heeft gemaakt van haar aanbevelingen.

Hoogachtend,



dr. H. Cohen,
voorzitter

Advies voor richtlijnen voor de inhoud
van het milieu-effectrapport
Woningbouwlocatie Haarlemmermeer-West

Advies op grond van artikel 41n, eerste lid van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne voor de richtlijnen voor het milieu-effectrapport over Woningbouwlocatie Haarlemmermeer,

uitgebracht aan het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Haarlemmermeer door de Commissie voor de milieu-effectrapportage; namens deze,

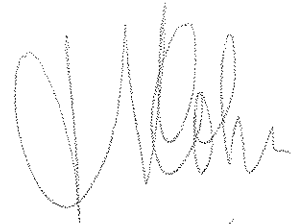
de werkgroep m.e.r. Woningbouwlocatie Haarlemmermeer-West

de secretaris



drs. J.J. Scholten

de voorzitter



dr. H. Cohen

Utrecht, 27 mei 1992

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. INLEIDING	1
2. SAMENVATTING	2
3. PROBLEEMSTELLING, DOEL, BELEID EN BESLUITEN	4
3.1 Probleemstelling	4
3.1.1 Probleemstelling in breder kader	4
3.1.2 Kwantificering	5
3.1.3 Locatiekeuze	6
3.2 Doel van de voorgenomen activiteit	6
3.3 Besluiten	6
3.3.1 Vigerend beleid en genomen besluiten	6
3.3.2 Besluitvormingsprocedures	8
4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN	9
4.1 Algemeen	9
4.2 Basisgegevens	9
4.3 Alternatieven en varianten	11
4.3.1 Alternatieven met betrekking tot ontwikkelings- richting en model	11
4.3.2 Inrichtingsaspecten	12
4.3.3 Programmavarianten	13
4.3.4 Faseringsvarianten	14
4.3.5 Meest milieuvriendelijk alternatief	14
4.3.6 Nulalternatief	16
5. BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU	16
5.1 Algemeen	16
5.1.1 Bestaande toestand en autonome ontwikkeling	16
5.1.2 Studiegebied	16
5.1.3 Gevolgen voor het milieu	17
5.2 Bodem, grond- en oppervlaktewater	18
5.3 Flora, vegetatie en fauna	19
5.4 Landschap en cultuurhistorie	20
5.5 Geluid, lucht, veiligheid en gezondheid	20
5.6 Indirecte effecten	23
6. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN	24
7. LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE	24
8. EVALUTATIE ACHTERAF	25
9. PRESENTATIE VAN HET MER	25

BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag, d.d. 10 maart 1992, waarin de Commissie in de gelegenheid gesteld wordt om advies uit te brengen.
2. Openbare bekendmaking uit het "Nieuwsblad Haarlemmermeer" d.d. 17 maart 1992.
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

1. INLEIDING

De gemeente Haarlemmermeer heeft besloten een milieu-effectrapport (MER) op te stellen ten behoeve van het structuurplan Haarlemmermeer-West, zulks in overleg met de provincie Noord-Holland. Dit omdat het voornemen is het structuurplan en een partiële herziening van het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied (ANZKG) betreffende het plangebied op elkaar af te stemmen, waarbij de vaststelling van het structuurplan zal plaatsvinden voorafgaand aan de vaststelling van de herziening van het streekplan. Het MER wordt opgesteld ter onderbouwing van de locatiekeuze en het stedelijk model van de uitbreiding van de kernen Hoofddorp en Nieuw-Vennep met 10.000 tot 15.000 woningen voor de periode 1995 - 2005 met een uitbreidingsmogelijkheid tot 20.000 - 25.000 woningen tot 2015 en de daarmee samenhangende voorzieningen, infrastructuur, groenvoorzieningen en bedrijfsterreinen in Haarlemmermeer-West.

In deze procedure is het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente initiatiefnemer en treedt de Raad van de Gemeente op als bevoegd gezag.

Per brief van 10 maart 1992 (bijlage 1 bij dit advies) heeft het College van Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld advies uit te brengen met het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het MER. Met de openbare bekendmaking op 17 maart 1992 (bijlage 2) werd aangekondigd dat de startnotitie vanaf 19 maart 1992 gedurende één maand ter visie ligt.

Het op te stellen MER zal dienen ter onderbouwing van de besluitvorming. Het doel van het advies van de Commissie is de daartoe te beschouwen milieu-aspecten van de voorgenenomen activiteit af te bakenen en de gewenste inhoud van het MER aan te geven.

Dit advies voor richtlijnen is opgesteld door een werkgroep uit de Commissie voor de m.e.r. De samenstelling van deze werkgroep en de belangrijkste projectgegevens zijn weergegeven in bijlage 3. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt daarom verder in dit advies "de Commissie" genoemd.

Bij het opstellen van het advies heeft de Commissie de via het bevoegd gezag ontvangen schriftelijke reacties mede in beschouwing genomen voor zover deze tijdig door de Commissie werden ontvangen. Een lijst van de verwerkte reacties is opgenomen in bijlage 4.

2.

SAMENVATTING

De Gemeente Haarlemmermeer zal het structuurplan voor de voorgenomen verstedelijking van Haarlemmermeer-West vaststellen met behulp van milieu-effectrapportage (m.e.r.). Het gaat om een uitbreiding ter grootte van 10.000-15.000 woningen voor de periode 1995-2005 met een uitbreidingsmogelijkheid tot 20.000-25.000 woningen tot 2015. Verder zijn er bedrijfsterreinen en groenvoorzieningen gepland ieder met een gelijk aandeel in de oppervlakte van het plangebied als het te bebouwen gebied. Het onderhavige advies van de Commissie voor de m.e.r. dient om de milieu-aspecten van de voorgenomen activiteit af te bakenen en de gewenste inhoud van het door Haarlemmermeer op te stellen milieu-effectrapport (MER) aan te geven.

Probleemstelling, doel, beleid en besluiten

Een duidelijke omschrijving van de probleemstelling dient als onderbouwing van de noodzaak voor de aanleg van het nieuwe stedelijke gebied. Deze zal moeten aansluiten bij de ontwikkeling van de Haarlemmermeer in de afgelopen 10 jaar. Het MER dient aan te geven hoe de aantallen te bouwen woningen tot stand zijn gekomen aan de hand van de meest recente ramingen en hoe de gelijke verdeling in oppervlakken over woningbouw, groenvoorziening en bedrijvigheid als een uitgangspunt voor de verstedelijking is ontwikkeld. Inzicht moet worden gegeven in de mate waarin de geboden gelegenheid om met behulp van de realisatie van een groot aantal woningen (en bedrijfsterreinen, recreatiegebieden) een reductie van de (auto)mobiliteit te bereiken, zal worden benut. In de probleemstelling dient de keuze van de beide ontwikkelingsinrichtingen (bandstedelijk en geconcentreerd) gemotiveerd te worden. Het initiatief tot de verstedelijking dient te worden geplaatst tegen de achtergrond van relevante gemaakte afspraken, genomen besluiten en geformuleerde beleidsvoornemens. Met het oog op de veelheid aan activiteiten die gepland zijn in de omgeving van het plangebied Haarlemmermeer-West, is het gewenst inzicht te hebben in de hardheid en status van de relevante afspraken, besluiten en beleidsvoornemens tegen de tijd van de vaststelling van het structuurplan. Aan de hand van de probleemstelling en het beleidskader kunnen de criteria en randvoorwaarden worden ontwikkeld die zullen worden gehanteerd bij het vergelijken van de alternatieven. Het MER moet het besluit en de procedure vermelden, waarvoor het wordt opgesteld alsook de relatie tot de partiële herziening van het streekplan Amsterdam-Noordzeekanaalgebied, die tegelijkertijd wordt ondernomen.

Voorgenomen activiteit en alternatieven

De twee modellen zijn vooral op pragmatische gronden met ruimtelijke, functionele en economische uitgangspunten gekozen. Een thematische aanpak (met aandacht voor automobilititeit, ruimtebeslag, landschappelijke en ecologische waarden, energie- en grondstoffengebruik en kwaliteit van het leefmilieu) kan worden gebruikt om de milieu-aspecten goed in beeld te brengen. De toepassing daarvan leidt tot de ontwikkeling van verschillende mogelijkheden voor het alternatief waarbij de

beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast. Het is mogelijk dat dit alternatief elementen van beide modellen zal bevatten. Gezien het grote aantal woningen is het goed denkbaar om met deellocaties heldere, consequente concepten te realiseren die ook kunnen inspelen op de mogelijkheid van fasering. Een bijzonder punt van aandacht is aanwezig in de geplande woningbouw bij Vijfhuizen. Deze loopt uiteen van enkele honderden tot enkele duizenden woningen. De bouw van enkele honderden woningen bij Vijfhuizen is te beschouwen als een kleine aanvulling op een ieder van de beide modellen terwijl de bouw van enkele duizenden woningen aldaar aanzienlijke betekenis heeft voor de ontwikkeling van beide modellen. In het advies staan aanbevelingen voor de uitgangspunten, het programma van eisen en ruimtebeslag voor de onderdelen woningbouw, groenvoorziening en bedrijvigheid. Verder besteedt het advies aandacht aan de inrichtingsaspecten (waarbij onder meer wordt ingegaan op de voor- en nadelen in milieu-opzicht van ophoging met zand van de te bebouwen oppervlakken en bedrijfsterreinen), programmavarianten, faseringsvarianten, het meest milieuvriendelijke alternatief (met accent op de diverse hiervoor genoemde thema's) en het nulalternatief.

Bestaande toestand van het milieu en de gevolgen voor het milieu

Als studiegebied wordt aangemerkt de locatie (plangebied) met directe omgeving en de aangrenzende gebieden die door de voorgenomen activiteit of de alternatieven kunnen worden beïnvloed. Bij de beschrijving van de gevolgen moet rekening worden gehouden met de hinder die zal optreden als gevolg van aanleg en gebruik van de locatie als stedelijk gebied op de omgeving, met de hinder van buiten het plangebied aanwezige bronnen voor het stedelijk gebied alsook met hinder binnen het plangebied.

In het advies is aangegeven welke aspecten de aandacht verdienen in het MER met betrekking tot de huidige situatie, de autonome ontwikkeling en de gevolgen van de activiteit en alternatieven voor bodem, grond- en oppervlaktewater; flora, vegetatie en fauna; landschap en cultuurhistorie; geluid, lucht, veiligheid en gezondheid en indirecte effecten.

Het advies bevat tenslotte aanbevelingen over de vergelijking van de alternatieven onderling en met de referentiesituatie, de leemten in kennis, de evaluatie achteraf en de presentatie van het MER.

3. PROBLEEMSTELLING, DOEL, BELEID EN BESLUITEN

Artikel 41j, lid 1, onder a van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."*

Artikel 41j, lid 1, onder c van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."*

3.1 Probleemstelling

3.1.1 Probleemstelling in breder kader

Een duidelijke omschrijving van de probleemstelling dient als onderbouwing van de noodzaak voor de aanleg van het nieuwe stedelijke gebied.

Dit kan onder andere geschieden aan de hand van een beschrijving van de ontwikkeling van de Haarlemmermeer in de afgelopen tien jaar, waarbij wordt ingegaan op:

- de bevolkingsontwikkeling in omvang en samenstelling,
- aantallen gebouwde woningen per jaar,
- ontwikkeling van verkeersstromen en de verkeersinfrastructuur,
- ontwikkeling van werkgelegenheid en forensisme (met name de relatie tot Schiphol en Haarlem),
- de stedelijke ontwikkelingsrichting,
- ontwikkelingen op het gebied van milieu, natuur, landschap en recreatie,
- ontwikkeling van land- en tuinbouw.

Aangegeven dient te worden welke visie op de functie van Haarlemmermeer-West in de regio bestaat voor de planperiode (tot 2005) en de langere termijn (tot 2015) en in hoeverre deze aansluit bij de geschetste ontwikkeling in het verleden ten aanzien van genoemde aspecten.

Welke problemen of knelpunten spelen in de regio en op welke wijze of in welke mate worden deze door de voorgenomen activiteit opgelost?

Welk woon-werkverkeer en welke overige verkeersstromen roept de voorgenomen uitbreiding van de woningvoorraad in Haarlemmermeer-West op en hoe verhouden deze zich tot de uitbreiding van de werkgelegenheid op de geplande nieuwe bedrijfsterreinen en aanvulling van de verkeersinfrastructuur? Welke rol speelt de locatiekeuze van de bedrijfsterreinen rondom Schiphol die plaats vindt in het kader van de integrale m.e.r. Schiphol en omgeving?

Uit de nota 'Verstedelijking Haarlemmermeer-West' die de basis vormt voor de Startnotitie voor de milieu-effectrapportage voor de woningbouwlocatie blijkt dat er een duidelijke relatie bestaat tussen de modellen voor de woningbouwontwikkeling en de infrastructuur, de groenvoorzieningen en de bedrijfsterreinen. Dit heeft tot gevolg dat bij de

keuze voor één van de modellen automatisch gekozen wordt voor de invulling van de rest van het plangebied en zelfs voor delen van de Haarlemmermeer buiten het plangebied. Bij de uitwerking van de probleemstelling zal aan de andere functies die als gevolg van de woningbouw worden vastgelegd aandacht besteed moeten worden. In het "Startconvenant en Spoorboekje Ontwikkeling Stadsgewest Amsterdam 1995 - 2005" worden het traject van de Zuidtangent, de onderliggende infrastructuur en de Randstadgroenstructuur als belangrijke aandachtspunten genoemd.

3.1.2

Kwantificering

In de startnotitie staat dat de locatie(s) gelijkelijk ingevuld wordt (worden) met woningbouw, groen en bedrijvigheid. Niet duidelijk is of het hier gaat om de stedelijke groenvoorzieningen binnen de woonwijken of om de meer grootschalige groenelementen die voor een deel behoren tot de Randstadgroenstructuur. Indien dit laatste het geval is ligt een deel van de groenvoorzieningen buiten het plangebied. Hetzelfde geldt voor de bedrijfsterreinen. Uit de door Haarlemmermeer verstrekte informatie lijkt te kunnen worden opgemaakt dat (althans gedeeltelijk) de bedrijfsterreinen buiten het plangebied zijn gesitueerd.

In de startnotitie is aangegeven dat de gemeente Haarlemmermeer de woningbouwbehoefte tot 2005 schat op maximaal 15.000 met een verdere behoefte tot aan 2015 van nog eens maximaal 10.000 woningen. Het MER dient aan te geven hoe deze aantallen tot stand zijn gekomen door middel van de meest recente ramingen. Tevens dient inzicht te worden gegeven in de specifieke lokale behoefte van Schiphol en Haarlemmermeer in aard en omvang van de drie verschillende functies. In hoeverre wordt het belangrijk geacht bedrijfsterreinen die niet typisch aan Schiphol of Haarlemmermeer gebonden zijn, te weren in verband, met efficiënt grondgebruik nu en in de toekomst, omdat verwacht mag worden dat ook in de verdere toekomst de vraag naar ruimte in de omgeving van Schiphol groot zal zijn?

Hierin kan tevens aangegeven worden hoe de bouw kan worden gefaseerd.

Bij de raming is van belang dat:

- duidelijk is voor wie de te bouwen woningen en bedrijfsterreinen en aan te leggen groenvoorzieningen zijn bedoeld (eigen behoefte, behoefte van economische gebonden en de behoefte van Zuid-Kennemerland),
- duidelijk wordt aan welke marktvraag voldaan dient te worden, mate van mogelijke stapeling,
- uitgangspunten met name voor migratie en woningbehoeftepercentages (zo mogelijk in leeftijdsspecifieke cijfers) worden vermeld,
- onzekerheidsmarges worden aangegeven, bijvoorbeeld door een minimum- en maximumraming.

Gezien de breed gedragen overtuiging dat ruimtelijke ordening en inrichting een belangrijke rol kunnen spelen bij het terugdringen van de (auto)mobiliteit, dient aangegeven te worden op welke wijze gebruik gemaakt wordt van de door het realiseren van een groot aantal woningen

(alsmede bedrijfsterreinen) geboden gelegenheid om aan de wens tot mobiliteitsbeperking tegemoet te komen.

Deze vraag heeft met name betrekking op de locatie in algemene zin. Indien de onderscheiden inrichtingsmodellen tot verschillen in mobiliteitseffecten leiden, ware ook daarover enig inzicht te verschaffen.

3.1.3 Locatiekeuze

In de startnotitie worden twee ontwikkelingsrichtingen en -modellen genoemd, te weten één geconcentreerde ontwikkeling met een richting zuidwest-noordoost en een bandstedelijke ontwikkeling ten noordwesten van Hoofddorp en Nieuw-Vennep met als variabele aanvulling woningbouw bij Vijfhuizen. De Commissie beveelt aan om de motivering die heeft geleid tot de keuze van de ontwikkelingsrichtingen en -modellen en de begrenzing ervan in het MER op te nemen en het accent te leggen op de milieu-afweging, met medebeschouwing van zowel milieuhygiënische als ecologische en landschappelijke factoren.

In de afweging tussen de verschillende potentiële bouwlocaties dienen ook de bodemkundige, geotechnische en waterhuishoudkundige aspecten te worden betrokken voor zover deze aspecten onderscheidend zijn.

3.2 Doel van de voorgenomen activiteit

In het MER moet op grond van het bovenstaande het doel van de voorgenomen activiteit worden beschreven. Hierin dienen ook doelstellingen, normen en streefwaarden te worden verwerkt, zoals deze zijn geformuleerd in diverse beleidsdocumenten en voornemens¹].

Aan de hand hiervan kunnen criteria en randvoorwaarden worden ontwikkeld die zullen worden gehanteerd bij het vergelijken van de alternatieven.

3.3 Besluiten

3.3.1 Vigerend beleid en genomen besluiten

Het initiatief dient te worden geplaatst tegen de achtergrond van de vigerende (planologische) kaders. Daarbij dient een overzicht te worden gegeven van relevante gemaakte afspraken, genomen besluiten en geformuleerde beleidsvoornemens op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau met betrekking tot de stedelijke ontwikkeling, in het bijzonder

1 Vanzelfsprekend dient ook te worden aangegeven, waar het streven verder gaat dan de gehanteerde wettelijke normen. Dit is bijvoorbeeld het geval bij het streven van Noord-Holland naar de instelling van een zogeheten vrijwaringszone voor woningbouw in de schil tussen de 35 en 30 Ke-contouren rondom de luchthaven Schiphol. (Zie de startnotitie, blz. 15 : Een toegevoegde randvoorwaarde is dat binnen de toekomstige 30 Ke-contouren van Schiphol in beginsel geen woningbouw wordt ontwikkeld).

de woningbouw, de infrastructuur en bedrijfsterreinen alsook de groenstructuur. Met het oog op de veelheid aan activiteiten die gepland zijn in de omgeving van het plangebied is het gewenst inzicht te hebben in de hardheid en status van de relevante afspraken, genomen besluiten en geformuleerde beleidsvoornemens tegen de tijd van de vaststelling van het structuurplan met m.e.r..

In het bijzonder worden in dit advies genoemd:

- de Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening Extra (VINEX) waarin de ontwikkelingsrichting ten aanzien van woningbouw in de Haarlemmermeer-West^{2]} is aangegeven alsook de aanleg van een hoogwaardige openbaarvervoersverbinding Haarlem-Hoofddorp-Schiphol-Amstelveen (de zogeheten Zuidtangent);

- Het Plan van Aanpak Schiphol en Omgeving en de lopende besluitvorming met m.e.r. over Schiphol en omgeving in het kader van de partiële herziening van het Structuurschema Burgerluchtvaartterreinen en het Streekplan ANZKG met betrekking tot Schiphol^{3]}.

Bij de uitwerking van de alternatieve ontwikkelingsrichtingen en modellen voor woningbouw moet rekening worden gehouden met de randvoorwaarden, die de verschillende alternatieven en varianten ten aanzien van het gebruik van Schiphol in vier- en vijfbanenstelsels zullen stellen aan de uitbreiding in Haarlemmermeer-West^{4]}. Het gaat met name om de geluidzones 30-35 Ke, meer dan 35 Ke, de contouren die de grens- en streefwaarden aangeven voor respectievelijk ontwaken en slaapverstoring in de nachtperiode en verder om externe veiligheidszones, e.d. Zolang geen definitieve besluitvorming over de uitbreiding van Schiphol heeft plaatsgevonden moet het MER uitgaan van die ontwikkeling van Schiphol die de meest strikte randvoorwaarden zal opleggen aan woningbouw in Haarlemmermeer-West, in termen van de vier parameters (geluid, stank, lokale luchtverontreiniging en externe veiligheid) die worden toegepast in de uitwerking van de doelstelling ten aanzien van de kwaliteit van het leefmilieu in het kader van de besluitvorming over Schiphol en omgeving.

- het "Startconvenant en Spoorboekje Ontwikkeling Stadsgewest Amsterdam 1995-2005" dat voortbouwt op VINEX en dat procedurele en programmatische afspraken maakt over het starten van een aantal activiteiten waaronder woningbouw in de Haarlemmermeer-West;

- Gemeentelijke plannen van Haarlemmermeer, waaronder het Gemeentelijk Milieubeleidsplan waarin ondermeer is geformuleerd dat ten aanzien van de woningbouwlocatie Haarlemmermeer-West dient te worden uitge-

2 Zie ook Bijlage 4, inspraakreactie nr. 13, blz. 1 met de vraag *welke beweegredenen ertoe geleid hebben in het in de startnotitie neergelegde voornemen na het jaar 2005 uit te gaan boven de in de VINEX genoemde taakstelling*. Zie ook inspraakreactie nr. 19.

3 De in de integrale m.e.r. Schiphol en omgeving geformuleerde milieudoelstelling heeft echter geen operationele gevolgen voor het voornemen ten aanzien van woningbouw in de Haarlemmermeer-West omdat bij die milieudoelstelling wordt uitgegaan van de eind 1990 in het studiegebied rondom Schiphol aanwezige bebouwing. Nieuwe woningbouwlocaties spelen daarbij dus geen rol. (Zie vastgestelde richtlijnen voor het integrale MER, d.d. februari 1992, blz. 4, par. 2.3.1).

4 Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 2, 3, 4, 8, 13, 14, 16.

gaan van een zo compact mogelijke groeiwijze met het oog op de mobiliteitsbeperking. In deze visie wordt dus uitgegaan van een ontwikkelingsmodel dat het accent legt op milieuhygiënisch bouwen⁵]. Bij de uitwerking van de alternatieve ontwikkelingsrichtlijnen en modellen moet aangegeven worden op welke wijze, uit oogpunt van efficiënt ruimtegebruik, wellicht op niet-conventionele wijzen, gebouwd kan worden⁶].

- Nadere uitwerking Vierde Nota over de Ruimtelijke Ordening, Plan van Aanpak ROM-beleid Groene Hart (blz. 114-115), met de aanduiding van aanleg van een boscomplex van ongeveer 1500 ha in het zuidwestelijk deel van de Haarlemmermeer. Dit boscomplex (Kernbos Haarlemmermeer) is omschreven als multifunctioneel en goed door openbaar vervoer ontsloten. Het moet worden gezien in samenhang met de toekomstige verstedelijking van de Haarlemmermeer⁷]
- Ontwerp-Waterkwantiteitsbeheersplan van het Waterschap Groot-Haarlemmermeer⁸].

3.3.2 Besluitvormingsprocedures

Vermeld dient te worden ten behoeve van welk(e) besluit(en) het MER is opgesteld en welke vergunningen voor de uitvoering van het plan moeten worden verleend.

Tevens kan kort worden beschreven volgens welke procedure en via welk tijdspad het besluit zal worden voorbereid en genomen en welke adviesorganen en -instanties daarbij formeel en informeel betrokken zijn.

Hierbij is de relatie met de besluitvorming over de partiële herzieningen van het streekplan ANZKG van belang die zijn voorzien voor hetzelfde plangebied als dat van het structuurplan alsook voor het plangebied van Schiphol en omgeving, met name waar het de locatiekeuze van bedrijfsterreinen (totaal 150 ha) betreft. Welke rol zal het MER voor de Woningbouwlocatie Haarlemmermeer-West spelen in de vaststelling van de partiële herziening van het streekplan ANZKG voor de Haarlemmermeer-West?

5 In het milieubeleidsplan van Haarlemmermeer (op blz. 30 en 31) is ook gesteld dat vanaf 1995 "duurzaam bouwen" volledig zal zijn geïntegreerd. Zie verder ook de milieurandvoorwaarden voor ruimtelijke ordening in de bijlage op blz. 71 van het milieubeleidsplan.

6 Efficiënt grondgebruik kan gerealiseerd worden door multifunctioneel gebruik van ruimten en gebouwen en door dubbel grondgebruik. De mate van te realiseren stapeling zal sterk afhangen van de marktvraag. In de woningbouw en bedrijvensector valt op dat er nu weinig stapeling is. De vraag dient dan ook beantwoord te worden in welke mate gestapelde bouwvormen aansluiten bij de marktvraag. Tevens kan nagedacht worden over niet-conventionele manieren van stapeling, bijvoorbeeld bovenwoningen met daktuinen, kleine tuinen met gemeenschappelijk privé groen en stapeling van bedrijfshallen en ondergronds en dak parkeren. Indien de meeste woningen bestaan uit huis plus tuin, dan is de dichtheid zeer beperkt beïnvloedbaar.

7 Bijlage 4, reactie nr. 18, blz. 2.

8 Bijlage 4, inspraakreactie nr. 17.

4. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 41j, lid 1, onder b van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen".

Artikel 41j, lid 3 van de Wabm:

"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."

4.1 Algemeen

De keuze van de nader in beschouwing genomen alternatieven en varianten moet in het MER zorgvuldig worden gemotiveerd, alsook het selectieproces waaruit het eventuele voorkeursalternatief (combinatie tussen voorkeursmodel en voorkeursinrichting) naar voren is gekomen. Bij deze motivering verdienen vooral de milieu-argumenten de aandacht. In het MER moet worden aangegeven hoe het gestelde doel van het voorstellen kan worden bereikt met behulp van de beschouwde alternatieven.

4.2 Basisgegevens

Uitgangspunten

In de startnotitie wordt uitgegaan van de bouw van 10.000 tot 15.000 woningen met bijbehorende voorzieningen en infrastructuur voor de periode 1995-2005. Bij de realisering staan twee opties open:

- de geconcentreerde ontwikkeling met uitbreiding van Nieuw-Vennep aan de noordwestzijde en bebouwing van het gebied gelegen tussen Hoofddorp en Nieuw-Vennep,
- de bandstedelijke ontwikkeling met bebouwing aan de noordwestzijde van zowel Hoofddorp als Nieuw-Vennep.

Onafhankelijk van deze modellen is woningbouw voorzien bij Vijfhuizen. De daar geprojecteerde aantallen lopen in grote mate uiteen van 300 tot ca. 2000 woningen. De bouw van enkele honderden woningen is te beschouwen als een kleine aanvulling op een ieder van de beide modellen en beïnvloedt deze modellen nauwelijks. De bouw van enkele duizenden woningen bij Vijfhuizen heeft aanzienlijke betekenis voor de ontwikkeling van beide opties.

De twee modellen zijn vooral op pragmatische gronden met ruimtelijke, functionele en economische uitgangspunten gekozen. Een thematische aanpak (met aandacht voor thema's zoals automobilité⁹), ruimtebeslag, landschappelijke en ecologische waarden, energie- en grondstofgebruik en kwaliteit van het leefmilieu) kan worden gebruikt om de

9 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 5, blz. 2 en 3 en inspraakreactie nr. 16, blz. 2, 3.

milieu-aspecten goed in beeld te brengen. De toepassing daarvan leidt tot de ontwikkeling van verschillende mogelijkheden voor het zogeheten meest milieuvriendelijke alternatief (zie § 3.3.5. van dit advies). Het is mogelijk dat dit alternatief elementen van beide modellen zal bevatten. Gezien het grote aantal woningen is het goed denkbaar om met deellocaties meerdere heldere, consequente concepten te realiseren die ook kunnen inspelen op de mogelijkheid van fasering¹⁰].

Wat betreft de inrichting van de woongebieden zijn in de startnotitie de uitgangspunten beschreven uit het Gemeentelijke Milieubeleidsplan.

De uitgangspunten voor de bedrijfslocaties betreffen minimum- en maximumoppervlakte per locatie, één of meer locaties, de afstand tot bestaande bedrijfsterreinen, tot woongebieden en Schiphol en verder de relatie met luchthavenactiviteiten en de geplande nieuwe bedrijfsterreinen op Schiphol, alsook de aard van de te vestigen bedrijven.

Programma van eisen en ruimtebeslag

In het MER dienen de programmatische aspecten van de voorgenomen activiteit te worden beschreven. Dit betreft in de eerste plaats de woningbouw, de bedrijfs en de voorzieningen (winkels, scholen, sociaal-medische, culturele en recreatieve), zowel absoluut als naar type per ha. Tevens dient aangegeven te worden in welke mate bestaande voorzieningen overcapaciteit bezitten. De omvang van het voorzieningenapparaat en de kwaliteit ervan dienen te worden getypeerd naar de mate waarin zij bijdragen aan zelfvoorziening van het stadsdeel. Hierbij verdient de fasering extra aandacht: in hoeverre zal de realisatie van de voorzieningen achter lopen bij de realisatie van de woningen en op welk moment zal het voorzieningenniveau zodanig zijn dat de verkeersstromen naar andere delen van de stad worden gereduceerd? Ook moet worden aangegeven op welke wijze fasen afgerond kunnen worden.

Het programma van eisen voor woningen en voorzieningen dient te worden vertaald in het ruimtebeslag met zijn variaties.

Vanwege het belang van de tijdige ontwikkeling van een toereikende verkeers- en vervoersinfrastructuur voor de drie functies: wonen, werken en recreatie, in de verschillende locaties en modellen dient de benodigde verkeers- en vervoersinfrastructuur te worden uitgewerkt en gekwantificeerd in het programma van eisen.

10 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 5.

4.3 Alternatieven en varianten

4.3.1 Alternatieven met betrekking tot ontwikkelingsrichting en model

Voor de twee in aanmerking komende ontwikkelingsrichtingen en modellen dient een overzicht te worden gegeven van de in beschouwing te nemen bebouwingmogelijkheden. Aangegeven moet worden hoe groot de bruto en netto bebouwingsoppervlakte is met aftrek van gebieden die liggen binnen de diverse geluidzones die behoren bij Schiphol, wegen, spoorweg, industrieën en bedrijfsterreinen. Voor zover relevant dient hierbij onderscheid gemaakt te worden tussen de bestemmingen (wonen, werken en recreatie).

Tevens moet worden aangegeven welke beperkingen door de gebiedskenmerken aan de bebouwingmogelijkheden (aard en oppervlakte) worden gesteld en in hoeverre hiermee rekening wordt gehouden; hierbij wordt met name gedacht aan:

- aanwezige en te handhaven waardevolle (cultuur-historische, visueel-ruimtelijke en/of ecologische en landschappelijke) elementen of structuren. In dit kader behoort een beschrijving van de gewenste inpassing van de stadsrand en de ontwikkeling van de geplande Randstadgroenstructuur in het westelijk deel van de Haarlemmermeer;
- eventueel aanwezige of te verwachten bodem- en grondwaterverontreiniging en de potentiële verspreiding daarvan.

De hierboven gevraagde aandachtspunten en randvoorwaarden dienen te worden ontleend aan de analyse van de bestaande toestand van het milieu. In hoofdstuk 4 van dit advies wordt nader op de te beschrijven gebiedskenmerken ingegaan.

Aangegeven moet worden welke mobiliteitsbeïnvloedende relaties met bestaande en geplande bebouwing mogelijk of onmogelijk zijn gegeven de structuur en functie van aangrenzende bestaande bebouwde gebieden (bijvoorbeeld gezamenlijk gebruik van groenvoorzieningen, winkelvoorzieningen zowel voor dagelijkse goederen als niet-dagelijkse goederen, onderwijsvoorzieningen, sociaal-culturele voorzieningen, de te creëren woon-werkrelaties, de aanwezigheid van routes en barrières). In dit kader kunnen ook de consequenties voor de totale stedenbouwkundige structuur (waaronder de woonmilieudifferentiatie) worden beschreven.

Het is van belang de uitgangspunten te beschrijven ten aanzien van de aansluiting op het bestaande en toekomstige (stedelijk) netwerk van verkeer (langzaam verkeer, gemotoriseerd verkeer en openbaar vervoer) en een prognose te geven voor het verkeer op dit netwerk voor de planperiode. Daarbij behoort een aanduiding van de uitwisselingsmogelijkheden tussen de diverse bestemmingen (wonen, werken en recreatie) en de mate van flexibiliteit in relatie tot geplande en gerealiseerde bovenwijkse en wijkvoorzieningen (points of no return).

In dit verband is van belang dat de plannen voor de ontwikkeling van wegen en openbaarvervoersverbindingen die een rol spelen bij de aansluiting van de twee ontwikkelingsmodellen niet alle in een even gevorderd stadium zijn. Dit geldt voor de Zuidtangent die al is genoemd in VINEX en in PASO en de zogeheten bollensprinter die pas naar

voren is gekomen in het kader van de onderhavige m.e.r. en het structuurplan¹¹). Aandacht is ook nodig voor de plannen ten aanzien van N22, S20 en S21 en hun betekenis voor de nieuwe woningbouwlocaties¹²], alsmede de extra belasting die de bouwlocaties op de omringende infrastructuur veroorzaken.

4.3.2 Inrichtingsaspecten

Aanbevolen wordt om voor de vergelijking en afweging van de modellen in globale lijnen na te gaan wat hun potenties zijn voor een milieuvriendelijke inrichting. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een meer ecologische inrichting met aandacht voor zonne- en windenergie, integratie in het landschap, zelfreinigende watersystemen en aan methoden tot intensiever ruimtegebruik door middel van onconventionele stapeling, het beperken van de verharding, een inrichting als verkeersvrije wijk met optimale openbaar vervoerverbindingen, hogere dichtheden en stadsverwarming alsook de plaats van interne geluidbronnen zoals de bevoorrading van winkels, recreatie-inrichtingen en sportterreinen. Zie ook hetgeen wordt vermeld bij het "meest milieuvriendelijke alternatief".

Tenminste zou aangegeven dienen te worden welke inrichtingsaspecten logisch uit de beide modellen voortvloeien.

De bodemkundige en geohydrologische omstandigheden van de bouwlocaties zijn van dien aard dat zowel milieuaspecten als kostenoverwegingen om een afweging van de voor- en nadelen van integrale dan wel selectieve ophoging van de te bebouwen oppervlakken en bedrijfsterreinen met een laag zand vragen¹³].

Als mogelijke pluspunten komen o.a. de volgende factoren naar voren:

- * vermindering i.p.v. toename van kwel en hiermee van verdroging en verzilting elders (westelijk duingebied).

Toelichting: De Haarlemmermeerpolder veroorzaakt vanwege zijn relatief diepe maaiveldligging reeds een aanzienlijke kwelstroming. Omdat stedelijk bodemgebruik een grotere ontwateringsdiepte vereist dan landbouwkundig bodemgebruik, zal de intensiteit van de kwel en de daarmee samenhangende verdroging en verzilting elders nog toenemen tenzij de maaiveldligging in het toekomstig stedelijk gebied door ophoging met een zandlaag op een hoger niveau wordt gebracht.

- * waar de bodem uit kleigrond of een slempgevoelige zavel bestaat, heeft het opbrengen van een zandlaag (mits opnieuw gedraineerd) tot

11 De Zuidtangent is gepland als Schiphol-snelbus Haarlem-Hoofddorp-Amstelveen in de eerste fase van PASO en als hoogwaardige railverbinding op regionaal niveau IJmond-Haarlem-Hoofddorp-Schiphol-Amstelveen-Weesp, in de tweede fase (maatregel 75, paragraaf 4.3.1.2. van het PASO). Zie verder de opmerkingen hierover in inspraakreactie nr. 16 (bijlage 4).

12 Bijlage 4, inspraakreactie nr. 16, blz. 3.

13 Er zal moeten worden nagegaan in hoeverre dit strookt met de milieurandvoorwaarden ten aanzien van het multifunctionaliteitsprincipe onder de milieurandvoorwaarden voor ruimtelijke ordening, zoals vermeld in de bijlage op blz. 71 van het milieubeleidsplan gemeente Haarlemmermeer 1992-1995. Zie ook bijlage 4, inspraakreactie nr. 2.

voordeel dat aannemers niet het risico van onwerkbaar daken vanwege wateroverlast behoeven in te calculeren. Hierdoor kunnen de kosten van zand opbrengen dikwijls ruimschoots worden terugverdiend.

- * de nieuwe drainage kan op zodanige diepte worden gelegd dat de verstoring door kabels en leidingen wordt voorkomen. Als de stedelijke drainage beneden het oorspronkelijke maaiveld wordt gelegd dan moet voor gebieden met bodemverontreiniging worden nagegaan of de verontreinigingen van dien aard zijn dat zij onder de vigerende bodemomstandigheden via het drainwater alsnog in het leefmilieu terecht kunnen komen.
- * een opgebrachte zandlaag heeft een isolerende werking t.o.v. verontreinigingen in de huidige bodemlaag, terwijl het onzeker is of er tijdig voldoende financiën beschikbaar zullen zijn voor andere vormen van bodemsanering. Uiteraard zal, als voor deze oplossing wordt gekozen, moeten worden nagegaan of de isolerende invloed van de zandlaag voor de actuele verontreinigingen inderdaad effectief zal kunnen zijn.

Als mogelijke minpunten kunnen onder meer worden beschouwd:

- * milieu-effecten ter plaatse van de zandwinning. In geval van gebruik van zeezand bovendien het tijdelijke zoutbezwaar als gevolg van het uitwassen van zouten.
- * aanvoer van gebiedsvreemd materiaal waardoor het bodemprofiel wordt beïnvloed¹⁴.
- * als gevolg van het inklinken van slappe lagen kan pas zekere tijd nadat het zand is opgebracht, worden begonnen met de woningbouw. Overigens kan dit bezwaar grotendeels worden ondervangen door een combinatie van planning en technieken (tijdelijke overmaat aan zand, ontwatering van de slappe lagen e.d.).
- * de noodzaak om ter plaatse van tuinen en openbaar groen een laag teelaarde aan te brengen (hiervoor kan meestal grond worden gebruikt die elders bij vergravingen is vrijgekomen).

Inrichtingsaspecten van de bedrijfsterreinen betreffen de ontsluitingsmogelijkheden en bereikbaarheid per openbaar vervoer, bestaand landgebruik en eventueel te verwijderen bebouwing, civieltechnische en hydrologische vereisten en de overgangszones naar omliggende gebieden (overig stedelijk gebied, landelijk gebied en de luchthaven Schiphol).

4.3.3. Programmavarianten

Wat betreft het bouwprogramma kan het relevant zijn na te gaan welke milieu-voordelen verbonden zijn aan het bouwen van meer en met name minder woningen en de aanleg van een groter of kleiner areaal bedrijfsterreinen.

14 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 2 op dit punt.

4.3.4 Faseringsvarianten

Er dient te worden onderzocht welke fasering in de bebouwing per alternatief het gunstigst is vanuit milieu-overwegingen, bijvoorbeeld door rekening te houden met de mate van geluidbelasting en met mobiliteitsoverwegingen. Daarbij zou kunnen worden nagegaan in hoeverre het mogelijk is locaties of gedeelten daarvan met de meest ongunstige milieugevolgen pas in een later stadium te bebouwen¹⁵]. Eveneens zou moeten worden bekeken welke fasering het meest flexibel is ten aanzien van wijzigingen in de woningbehoefte en behoefte aan bedrijfsterreinen op langere termijn, alsmede het gereedkomen van de (openbaar vervoer) ontsluiting¹⁶]. In hoeverre zou het nodig kunnen blijken te zijn dat op de lange termijn (tot 2015) beide modellen of delen van de modellen of meer dan een model gerealiseerd zou(den) moeten worden?

4.3.5 Meest milieuvriendelijke alternatief

Naast de bovenbeschreven alternatieven dient het zogeheten *meest milieuvriendelijke alternatief* te worden beschreven. Dit alternatief komt in de regel tot stand door combinatie van hiervoor behandelde alternatieven en varianten, die de meest gunstige voorwaarden voor het milieu bevatten. Zeker in het meest milieuvriendelijke alternatief is het de moeite waard na te gaan in hoeverre het mogelijk is de ambities hoger te stellen dan de wettelijke normen voorschrijven.

De Commissie acht bij het construeren van het meest milieuvriendelijke alternatief een thematische aanpak¹⁷] zinvol, die is gericht op het optimaliseren van bepaalde milieudoelstellingen, zoals bijvoorbeeld:

- beperking van automobiliteit (met aandacht voor de verkeersopropende werking van woningbouwlocaties);
- beperking van het ruimtebeslag (met aandacht voor varianten in bebouwingsdichtheid en optimaal gecombineerd gebruik van voorzieningen)¹⁸];
- behoud en/of versterking van ecologische en landschappelijke waarden (met aandacht voor mogelijkheden voor natuurbouw);
- optimale mogelijkheden voor een ecologische inrichting gericht op beperking van energie- en grondstoffenverbruik en toepassing van zelfreinigende systemen;
- creëren en behouden van een aantrekkelijk en gedifferentieerd woonmilieu voor de toekomstige bewoners van het gebied;

15 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 5, blz. 3 en reactie nr. 16, blz. 3 ten aanzien van het mobiliteitsbeleid.

16 Zie hierbij ook de opmerkingen van de hoofdingenieur-directeur tevens inspecteur van de Volkshuisvesting in Noord-Holland (bijlage 4, reactie nr. 19).

17 Zie ook bijlage 4, reactie nr. 20.

18 Zie voor de twee eerstgenoemde punten van de voorgestelde thematische aanpak inspraakreactie nr. 5 (Bijlage 4 van dit advies) waarin de Nederlandse Spoorwegen o.a. pleiten voor een bepaalde woningdichtheid rondom OV-haltes en voor uitwerking van een "mobiliteitsalternatief", vanuit de invalshoek "beperking milieuhinder door verkeer".

- instandhouden en/of verbeteren van bestaande woon- en leefmilieus.

In aanvulling op hetgeen bij de alternatieven en ontwikkelingsrichtingen naar voren is gekomen zou in het meest milieuvriendelijke alternatief nog extra aandacht kunnen worden besteed aan:

- optimaal gebruik dan wel ondersteuning en draagvlakvergroting van bestaande voorzieningen;
- optimaal gebruik van reeds bestaande infrastructuur en voorzieningen voor openbaar vervoer en het langzame verkeer;
- bundeling van verkeers- en vervoersvoorzieningen in corridors;
- beperken van (geluid)overlast van externe bronnen (industrie, luchtverkeer, doorgaande wegen) op de aan te leggen woonwijk en van interne geluidbronnen (zie § 4.3.2. hiervoor);
- minimaliseren van de overlast van het aan te leggen woongebied voor de omgeving (geluidproductie, verkeersdruk, luchtverontreiniging, visuele overlast, verontreiniging van grond- en oppervlaktewater);
- optimale aanpak van eventuele bodemsanering en bodembescherming;
- creëren van overgangszones met natuurbouw naar het buitengebied met het oog op tegengaan van uitstralingseffecten van onder andere de recreatieve druk op waardevolle kwetsbare elementen. Hierbij dienen de ecologische en landschappelijke gegevens benut te worden. Het is van belang in te gaan op de relatie tussen de weg- en spoorweginfrastructuur en de ecologische infrastructuur (met name de kruisingen daartussen);
- toepassing van milieuvriendelijke methoden van energievoorziening (zonne-, wind-energie, stadsverwarming, warmte-krachtkoppeling) en beperking energieverbruik (windwering, woningoriëntatie);
- het toepassen van een wijze van bouwrijp maken en bebouwen met beperking van de ingrepen op de waterhuishouding. Hierbij dienen ook de voor- en nadelen van selectieve ophoging met zand aan de orde te komen, zoals beschreven in § 4.3.2. van dit advies;
- beperken van drinkwatergebruik voor laagwaardige toepassingen en toepassen van milieuvriendelijke systemen voor berging van regenwater en een waterhuishouding waarbij het afvalwater binnen het gebied zelf wordt gezuiverd¹⁹];
- beperken van afvalstromen;
- toepassen van milieuvriendelijke bouwmaterialen, milieuveilig toepassen van secundaire grondstoffen (bouw- en sloopafval fracties, slakken);
- voorwaarden scheppen voor een veilig en aantrekkelijk woon- en werkmilieu.

Genoemde punten met betrekking tot inrichting, gebruik en beheer dienen als een 'checklist voor milieuvriendelijk bouwen' te worden beschouwd. Voor zover hierover bij het opstellen van het MER nog geen

19 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 2, blz. 4.

specifieke plannen bestaan, kan het MER hierover uitgangspunten formuleren, die bij het invullen van de bouwplannen op bestemmingsplan-niveau worden meegenomen.

4.3.6 **Nulalternatief**

Ter vergelijking dient te worden beschreven wat er zou gebeuren als de voorgenomen activiteit niet zou plaatsvinden. De milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en van de alternatieven kunnen vergeleken worden met de milieu-situatie van het nulalternatief. Hierbij moet rekening worden gehouden met autonome ontwikkelingen en (gevolgen van) plannen die reeds bestuurlijk zijn vastgelegd.

5. **BESTAANDE TOESTAND VAN HET MILIEU EN DE GEVOLGEN VOOR HET MILIEU**

Artikel 4 Ij, lid 1, onder d van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu, indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."*

Artikel 4 Ij, lid 1, onder e van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."*

5.1 **Algemeen**

5.1.1 **Bestaande toestand en autonome ontwikkeling**

De bestaande toestand van het milieu en de autonome ontwikkeling daarvan, als de voorgenomen activiteit niet wordt ondernomen, dient te worden beschreven voor zover van belang voor de voorspelling van de gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en alternatieven. Onzekerheden dienen duidelijk te worden aangegeven. Bestaande literatuur en bestaande veldbeschrijvingen, aangevuld met eventueel te verrichten onderzoek vormen de basis voor de beschrijving van de huidige situatie.

5.1.2 **Studiegebied**

Als studiegebied wordt aangemerkt de locatie met directe omgeving en de aangrenzende gebieden die door de voorgenomen activiteit of de alternatieven kunnen worden beïnvloed. Per milieu-aspect (bodem, lucht, flora/fauna, grondwater, geluidhinder, e.d.) zal de omvang van het beïnvloedingsgebied verschillen. De beschrijving dient die gebiedsdelen te omvatten, waar meetbare of bespeurbare veranderingen in de toestand van het milieu kunnen worden verwacht ten gevolge van de voorgenomen activiteit inclusief de alternatieve oplossingen. Gebieden

die belangrijke ecologische (stromend grond- of oppervlaktewater, migrerende dieren), of verkeerskundige relaties hebben met het directe beïnvloedingsgebied rondom de locatie dienen ook tot het studiegebied te worden gerekend.

5.1.3 Gevolgen voor het milieu

Ten behoeve van de effectbeschrijving kunnen de volgende algemene richtlijnen in acht worden genomen:

- De wijze waarop de milieu-effecten zijn bepaald en beschreven dient te worden gemotiveerd. Het gaat hierbij in het bijzonder om de betrouwbaarheid en nauwkeurigheid van zowel de basisgegevens als de gebruikte methoden van voorspelling van milieu-effecten;
- Aangegeven moet worden of de effecten tijdelijk of permanent, ophefbaar of onomkeerbaar zijn; of deze op de korte of lange termijn spelen en in hoeverre cumulatie van effecten kan optreden ook door activiteiten buiten het projectgebied.
- Naast de beschrijving per milieu-aspect afzonderlijk dient aandacht te worden besteed aan de samenhang tussen de milieu-effecten en de totaalinvloed op (onderdelen van) het studiegebied.
- Het te verwachten resultaat en de effectiviteit van mitigerende maatregelen (maatregelen om de negatieve gevolgen te beperken of te compenseren) dienen te worden aangeduid;
- Naast de negatieve effecten, dient te worden aangegeven (in woord en beeld) welke positieve ontwikkelingsmogelijkheden daar tegenover staan.
- Bijzondere aandacht moet worden besteed aan die milieu-gevolgen die per alternatief/variant verschillen;
- De gevolgen dienen zowel voor de aanleg van het plangebied als voor het gebruik te worden beschreven.

De Commissie vraagt in het MER voor de volgende aspecten van het milieu de aandacht. Hierbij zijn de aandachtspunten voor **de huidige situatie (h)**, **de autonome ontwikkeling (a)** en **de gevolgen (g)** kortheidshalve in één hoofdstuk bijeengebracht. Per paragraaf worden eerst de aandachtspunten voor de huidige situatie en de autonome ontwikkeling en dan die voor de gevolgen behandeld.

5.2 Bodem, grond- en oppervlaktewater

- h** hoogteligging, bodemgesteldheid (textuur, bodemtypen) en geologie (geotechnische opbouw van de grond in het studiegebied, indeling in watervoerende lagen en moeilijk doorlatende lagen, geomorfologie);
- h/a** beschrijving van de geohydrologische gesteldheid en van het grondwatersysteem (met onder andere grondwaterstroming, grondwaterpeilen en isohypsepatronen, tijd-stijghoogtelijnen op karakteristieke punten, kwel- en infiltratiegebieden, grondwaterkwaliteit, waaronder de verdeling zoet-brak-zout, grondwateronttrekking door overheidsinstellingen, bedrijven en particulieren, relatie tussen ondiep en diep grondwater en tussen ondiep grondwater en oppervlaktewater);
- h/a** aanwezige grondwater- en bodemverontreinigingen en aard ervan (zie de startnotitie, blz. 24 en de nota "verstedelijking Haarlemmermeer-West, Randstad of Meerstad?", 1991, blz. 75), eventuele saneringsplannen;
- h/a/g** oppervlaktewater (ontwateringsstelsel, bergingscapaciteit, waterkwaliteit en de effecten van de verstedelijking hierop met o.a. een toename van de snelle afvoer)²⁰];
- g** gevolgen van het bouwrijp maken en van de aanleg van wegcunetten voor het milieu (toepassen van ophoogzand met eventuele gevolgen van zoutbelasting afkomstig uit zeezand als dit wordt gebruikt als op ophoogzand, nivellering, vergraving van lagen);
- g** hydrologische effecten (kwantitatief en kwalitatief): tijdelijke en permanente effecten op kwelsituaties en grondwaterpeil in het studiegebied in relatie tot de toekomstige waterhuishouding van het plangebied (waterafvoer, peilbeheersing, afvoercapaciteit, waterwinning door bedrijven).
Een grotere ontwateringsdiepte²¹] zal een verhoging van de kwel tot gevolg hebben, derhalve een verlaging van de stijghoogte in de pleistocene watervoerende laag veroorzaken en uiteindelijk kunnen leiden tot een verandering in waterkwaliteit (verziltiging) van het grondwater²²]. Dit kan gevolgen hebben voor kwetsbare gebieden die buiten het plangebied liggen. Naast de effecten op de kwaliteit van het grondwater zou op meer algemene wijze kunnen worden aangegeven in welke mate het voornemen bijdraagt aan het probleem van de verdroging zoals dat aan de orde komt in o.a. het NMP-(plus), de derde Nota Waterhuishouding, het Natuurbeleidsplan en het ontwerp-Regionaal Waterhuishoudingsplan van Noord-Holland.
- g** gevolgen van uit te voeren ingrepen op en rondom plekken met ver-

20 Zie ook bijlage 4, inspraakreacties nrs. 15 en 17.

21 Permanent als gevolg van veranderd landgebruik en tijdelijk tijdens de bouwfase van zich tot ver beneden het maaiveld uitstrekkende bouwwerken.

22 Bijlage 4, inspraakreactie nr. 17

- ontreiniging^{2 3}] in verband met mogelijke verspreiding;
- g kwaliteitsveranderingen in bodem, grondwater en/of oppervlaktewater door de aanleg en het gebruik van de locaties voor woningbouw (positief en negatief) en door eventuele verspreiding van bestaande verontreinigingen;
 - g aandacht dient geschonken te worden aan invloeden op de grond-(water)kwaliteit van tuinen, parken en drinkwatervoorzieningen, alsmede van grond- en oppervlaktewater dat gebruikt wordt voor recreatieve en agrarische bestemmingen.

Bij eventuele bodemverontreiniging wordt de uitgebreidheid van behandeling bepaald door de mate waarin er sprake is van (potentiele) milieu- en gezondheidsrisico's of van directe of toekomstige saneringsverplichting volgens de Leidraad Bodemsanering.

5.3 Flora, vegetatie en fauna

- h/a aquatische en terrestrische flora, vegetatie en fauna (bijv. amfibieën, reptielen, zoogdieren, broedvogels, trek- en wintervogels en voedselorganismen voor deze); het voorkomen van bijzondere biotooptypen, soortenrijkdom, zeldzame soorten, indicatorsoorten;
- h/a landschapsecologische relaties binnen het plangebied en met het omringende gebied (ecohydrologie, broed-, fourageer-, rust- en ruigebieden), de plaats van de locaties in een ecologische hoofdstructuur;
- h/a aanwezige natuurgebieden (met onderscheid tussen de te bebouwen gebieden en immissiegevoelige objecten/gebieden in de omgeving.)
- g verandering van de terrestrische en aquatische flora, fauna en belangrijke biotopen door de bestemmingsverandering of indirect als gevolg van een mogelijke verandering van de grondwaterstand, verandering van de kweel, verandering van de (grond)waterkwaliteit, luchtverontreiniging, rustverstoring (tijdens en na de aanleg en inrichting als woongebied) en verkleining van het areaal;
- g verdwijnen en ontstaan van vegetatie (typen, oppervlakten);
- g aantasting van natuurgebieden;
- g beïnvloeding van ecologische relaties met het omringende gebied (bijvoorbeeld door het verandering in de migratiemogelijkheden) en gevolgen hiervan;
- g (positieve en negatieve) effecten voor de natuur door toepassing van natuurbouw (aanleg van groen- en overgangsgebieden en de inrichting van waterpartijen, waaronder zelfreinigende watersystemen).

23 Indien overschrijding van de referentiewaarden in de toekomst te verwachten is, zullen de te treffen bodembeschermende maatregelen en de effectiviteit daarvan aangegeven dienen te worden. Indien er bodem- of grondwaterverontreiniging is aangetroffen, dienen omvang en milieugevolgen van de voorgenomen sanering aangegeven te worden.

5.4 Landschap en cultuurhistorie

De realisering van woningbouwlocaties heeft grote invloed op de structuur van het landschap in een ruime omgeving rond de eigenlijke locatie. Derhalve is het van belang een duidelijke beschrijving te geven - behalve van het landschap en de samenstellende delen ervan ter plaatse van de locaties zelf- van de grootschalige opbouw en hoofdstructuur van het huidige landschap. Vervolgens dienen de effecten van de woningbouwlocaties hierop te worden aangegeven. Hierbij dient ook te worden ingegaan op de ruimtelijke kwaliteit en de aspecten die deze bepalen. De volgende aspecten dienen in elk geval te worden onderzocht:

- h huidige opbouw van het landschap, met name met betrekking tot de ruimtelijke hoofdstructuur;
- h bestaande landschappelijke en cultuurhistorische elementen in het gebied (dijken, verkavelingspatronen, archeologische vindplaatsen);
- h visueel-ruimtelijke werking van de landschappelijke elementen (openheid, ruimten en hun richting, doorzichten, reliëf);
- g aansluiting op de bestaande ruimtelijke hoofdstructuur;
- g visueel-ruimtelijke werking die het heringerichte gebied op zijn omgeving zal hebben (positief en negatief).
- g relatie tussen de stadsrand en het landelijk gebied;
- g aansluiting op de beleidsvoornemens over de Randstadgroenstructuur en de Ecologische hoofdstructuur;
- g ruimtebeslag.
- g aangeven hoe zal worden omgegaan met archeologische interessante objecten in het bodemarchief van het plangebied.

5.5 Geluid, lucht, veiligheid en gezondheid

De in het kader van de voorgenomen activiteit beschreven ontwikkelingen op het gebied van woningbouw, voorzieningen en infrastructuur hebben een aantal verweven consequenties wat betreft: geluidhinder, veiligheid en luchtverontreiniging. Bij de beschouwing van de gevolgen is in de meeste gevallen het volgende onderscheid relevant:

- hinder die zal optreden als gevolg van aanleg en gebruik van de locatie als stedelijk gebied op de omgeving, inclusief de hinder van de aan te leggen verkeersinfrastructuur of de toegenomen verkeersintensiteiten;
- hinder van buiten het plangebied aanwezige bronnen voor het stedelijk gebied (Schiphol, hoofdwegen, spoorwegen, bedrijfsterreinen en industrieën),
- hinder in het plangebied als gevolg van activiteiten binnen het stedelijk gebied.

De laatste twee categorieën zijn mede bepalend voor de kwaliteit van het te creëren woonmilieu.

In het MER dient zowel op het nieuwe als op het bestaande woongebied te worden ingegaan.

De Luchthaven Schiphol zal een belangrijke bron van hinder zijn. In de startnotitie (blz. 15) is aangegeven dat geen van de woningbouwlocaties in een van de twee modellen zijn gelegen binnen de 30 Ke-contour, dus binnen de vrijwaringszone van de Provincie Noord-Holland. Maar ook in het gebied tussen de 20 en 30 Ke-contouren ondervinden mensen (10-20% van de aldaar aanwezige bevolking) ernstige hinder van het vliegverkeer.

Daarnaast is het zo dat beïnvloeding van mensen door vliegtuiglawaai niet alleen 's nachts plaatsvindt maar ook overdag als mensen zich buiten een gebouw bevinden of in een gebouw met openstaande ramen en deuren. De daarbij ondervonden hinder is afgeleid van:

- * de mate van verstoring van gesprekken;
- * de mate van verstoring van werkzaamheden;
- * de mate van verstoring van het luisteren naar radio, geluidsapparatuur en het kijken naar televisie;
- * de mate van verstoring van rust en ontspanning.

Bij vertaling van deze subjectieve invloeden in meetbare grootheden kan worden gesteld dat verstoring optreedt als het vliegtuiglawaai een bepaald aantal malen per dag boven het omgevingsgeluidniveau uitkomt. Indien de streefwaarde voor een woonwijk in de stad wordt aangehouden als referentieniveau van het omgevingsgeluid, dan is overschrijding door vliegtuiglawaai van dit niveau waarneembaar. Het is als hinderlijk te kwalificeren als dit meer dan 10 maal in een uur voorkomt.

In het MER dient te worden aangegeven welke randvoorwaarden de geluidbelasting door Schiphol aan de woningbouwplannen stelt. Zolang geen definitieve beslissing is genomen over het toekomstige gebruik van Schiphol volgens een van de varianten behorende bij de in de richtlijnen voor het integrale MER Schiphol en omgeving aangegeven vier- en vijfbanenstelsels, zal het MER Haarlemmermeer-West moeten uitgaan van die variant die de meest strikte randvoorwaarden stelt aan het voornemen in termen van de diverse geluidcontouren.

Een andere belangrijke bron voor hinder wordt gevormd door het gemotoriseerde verkeer. Daarom dienen in het MER de volgende gegevens gepresenteerd te worden:

- huidige relevante verkeersintensiteiten, inclusief te verwachten autonome ontwikkeling;
- toename van de verkeersbewegingen op de bestaande en aan te leggen wegen, voorziene aanpassingen van de bestaande verkeersinfrastructuur (inclusief railverbindingen).

De hierboven genoemde gegevens vormen een belangrijke basis voor de beschrijving van de hieronder genoemde aspecten.

Verder dient een beeld gegeven te worden van de in het plangebied aanwezige bedrijvigheid en de hinder die hierdoor kan ontstaan voor de nieuwe woningen op het gebied van geluid, veiligheid en luchtverontreiniging.

geluid

- h/a** geluidgevoelige bestemmingen, waaronder bestaande woongebieden;
- h/a** geluidcontouren van bestaande doorgaande wegen, railverbindingen, bedrijfsterreinen : 40, 50, 55 en 60 dB(A)etmaalwaarden;
- h/a** geluidcontouren voor vliegtuiglawaai (Ke) vanaf 20 Ke en contouren die de grenswaarde (10% ontwaakdrempel) en streefwaarde (90% nulreactie met betrekking tot slaapverstoring) aangeven voor nachtelijk (van 23.00 tot 07.00 uur) vliegtuiglawaai,²⁴] alsook geluidcontouren voor vliegtuiglawaai dat overdag (van 07.00 tot 23.00 uur) in enige periode van een uur, de 50 dB(A) meer dan 10 maal overschrijdt²⁵];
- g** aanduiding van de aantallen nieuw te bouwen woningen die binnen de diverse hiervoor aangeduide contouren komen te liggen; indien toch zou worden overwogen te bouwen binnen de vrijwaringszone tussen 30 en 35 Ke-contouren dan moet worden overwogen of en zo ja, welke geluidisolierende maatregelen genomen kunnen worden om een redelijk woonmilieu binnenshuis mogelijk te maken;
- g** verandering in geluidbelasting voor bestaande geluidgevoelige bestemmingen en ontstaan van geluidbelasting in nieuwe geluidgevoelige bestemmingen door veranderingen in het aantal verkeersbewegingen op bestaande wegen en verandering in het railverkeer en vanwege aanleg van bedrijfsterreinen (met indicatie van zones en eventueel te nemen maatregelen); aanduiding van de aantallen nieuwe woningen die komen te liggen binnen de 40, 50, 55 en 60 dB(A) etmaal-waarden;
- g** geluidbelasting tijdens de aanlegfase.

lucht

- h/a** concentraties van luchtverontreinigende stoffen (CO, NO_x, SO₂, VOS, zwarte rook, PAK);
- h/a** stankoverlast met aanduiding van gebiedscontouren waarbinnen de uurgemiddelde concentraties van 1 geureenheid per m³ in resp. 50 uren (99,5 percentiel) en 150 uren (98 percentiel) per jaar zal worden overschreden;
- g** toename luchtverontreiniging onder invloed van toename van het verkeer en verwarming van woningen;

24 Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 1. Evenals in deze inspraakreactie zijn in dit advies de zogeheten Griefahncontouren aangehouden voor slaapverstoring. In het kader van de integrale m.e.r. Schiphol en omgeving, wordt echter gewerkt aan een nieuwe normering. Het spreekt vanzelf dat indien tijdens de opstelling van het MER voor de Haarlemmermeer-West een nieuwe nachtnormering wordt geïntroduceerd, de daarbij behorende contouren dienen te worden aangehouden. Wat betreft de nachtperiode merkt de Commissie het volgende op. De in het onderhavige advies genoemde periode van 23.00 tot 07.00 uur is ontleend aan de wet Geluidhinder. Het PASO (blz. 47) en de startnotitie van de integrale m.e.r. Schiphol en omgeving (bijlage 2, blz. 37) gaan echter uit van de periode tussen 0.00 en 6.00 uur. De contourberekeningen in het kader van de integrale m.e.r. voor Schiphol zullen daarop gebaseerd zijn.

25 De beschrijving van de geluidhinder overdag op deze wijze is door de Commissie voor het eerst naar voren gebracht en aanbevolen in de onderhavige m.e.r. In de advisering voor de integrale m.e.r. Schiphol en Omgeving ontbreekt dus een aanbeveling van deze strekking.

veiligheid

- h/a aanwezige gevaarbronnen, waaronder de luchthaven Schiphol en vervoer gevaarlijke stoffen;
- g veiligheidsrisico's, voor de toekomstige bevolking van de nieuwe woonwijken.

gezondheid

Zowel lawaai als luchtverontreiniging kunnen gevolgen hebben voor de volksgezondheid. Uit inspraakreacties die gemaakt zijn in het kader van de integrale m.e.r. Schiphol en omgeving blijkt dat ongerustheid over de gezondheidseffecten sterk leeft onder de omwonenden rondom de luchthaven.

- g Het MER dient aandacht te besteden aan mogelijke cumulatieve gezondheidseffecten, waaronder die van eventuele slaapverstoring, voor de toekomstige bevolking van de nieuwe woningbouwlocaties.

5.6 Indirecte effecten

- g In het MER dient tevens aandacht te worden besteed aan de effecten van de voorgenomen bestemmingsveranderingen op het functioneren van het bestaande stedelijke gebied (in het bijzonder de voorzieningencentra) en op de levensvatbaarheid van de (resterende) agrarische bedrijven. In het verlengde hiervan dient te worden ingegaan op het gewijzigde grondgebruik.
- g Verder dient te worden beschreven of de voorgenomen activiteit tot gevolg heeft dat huizen of gebouwen moeten worden gesloopt of bedrijven verplaatst of aan strengere voorwaarden onderworpen.
- g Het MER zal moeten ingaan op het verleggen en tevens bundeling van vliegroutes van Schiphol, zodat hinder in de aan- en uitvliegcorridors geconcentreerd wordt. Hierbij zij opgemerkt dat een negatief aspect van vorenstaande is een concentratie van hinder in plaats van een spreiding. Bovendien is het zeer nauwkeurig volgen van aan- en uitvliegroutes vliegtechnisch gezien thans nog niet mogelijk. Pas na 1998 zullen vliegtuigen met nieuwe navigatiehulpmiddelen uitgerust gaan worden²⁶. Welke verschillen bestaan er in dit opzicht tussen het Bandstedelijk model en het Model Meerstad?

²⁶ Zie bijlage 4, inspraakreactie nr. 12.

6. VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN

Artikel 41j, lid 1, onder f van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."*

In het MER dient een vergelijking te worden gemaakt tussen de gevolgen van de ontwikkelde alternatieven. Tevens dient een vergelijking met de referentiesituatie plaats te vinden.

De vergelijking moet in ieder geval (mede) gebaseerd zijn op in het kader van hoofdstuk 3 ontwikkelde en geformuleerde normen en streefwaarden van het milieubeleid.

7. LEEMTEN IN KENNIS EN INFORMATIE

Artikel 41j, lid 1, onder g van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: *"een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."*

In het MER moet worden aangegeven welke van de gevraagde informatie niet kan worden geleverd en waardoor dit wordt veroorzaakt. Ook de betekenis van deze *leemten* voor de besluitvorming moet worden aangegeven. Daarnaast kunnen ook worden vermeld:

- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens (b.v. inventarisaties en karteringen);
- gebrek aan bruikbare voorspellingsmethoden;
- andere kwalitatieve en kwantitatieve onzekerheden met betrekking tot milieugevolgen op korte en langere termijn.

8. EVALUATIE ACHTERAF

Artikel 4 lam van de Wabm:

"Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen."

Het bevoegd gezag dient een *evaluatieprogramma* op te stellen teneinde de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken. Aangezien er een sterke koppeling bestaat tussen de in het MER gepresenteerde informatie en het op te stellen evaluatieprogramma, verdient het aanbeveling dat in het MER reeds een aanzet voor een dergelijk evaluatieprogramma wordt gegeven. In deze aanzet kan worden aangegeven welke verwachtingen en uitgangspunten het meest kritisch zijn voor het bereiken van de beoogde milieukwaliteit.

Het eerste evaluatiemoment zou kunnen plaatsvinden naar aanleiding van de toetsing van ingediende plannen op gemeentelijk niveau. Op dat moment zou kunnen worden nagegaan in hoeverre het noodzakelijk is de verwachtingen en uitgangspunten, waarop de besluitvorming over het streekplan was gebaseerd, te actualiseren.

9. PRESENTATIE VAN HET MER

Artikel 4 lj, lid 1, onder h van de Wabm:

Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."

De samenvatting van het MER dient de belangrijkste elementen van het rapport te presenteren:

- motivering van het doel en het belang van het voornemen;
- de besluitvorming waarvoor het MER dient;
- keuze en motivering van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven, waaronder het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast;
- beschrijving van de uitgangssituatie van het milieu;
- beschrijving van de voorspelde effecten van de verschillende alternatieven;
- een vergelijkende beoordeling van de alternatieven tegen de achtergrond van normen en uitgangspunten van het milieubeleid.

Voor de overige presentatie beveelt de Commissie het volgende aan:

- het MER beknopt te houden;
- de alternatieven op kaart aan te geven en kaartmateriaal goed leesbaar te presenteren; een kaart bij te voegen waarop **alle** gebruikte topografische aanduidingen alsook de aanduiding van wegen helder staan aangegeven;
- keuze-elementen, die van belang zijn geweest bij het opstellen van het MER duidelijk gemotiveerd naar voren te brengen;
- eventuele afwijkingen van de richtlijnen te motiveren;

- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzes onderbouwen) niet in het MER zelf te vermelden, maar in bijlagen op te nemen;
- een verklarende begrippenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst in het MER op te nemen.


BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen
voor de inhoud van het
milieu-effectrapport
Woningbouwlocatie Haarlemmermeer

(bijlagen 1 t/m 4)

BIJLAGE 1

Brief van het bevoegd gezag d.d. 10 maart 1992, waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen

 dienst openbare werken en milieu		Commissie voor de milieu-effectrapportage, P.O. v. mev. drs. M. van Eck Postbus 2345, 3500 CH Utrecht Commissie voor de milieu-effectrapportage	
Correspondentie-adres: Postbus 75, 2130 AB Hoofddorp Telefoon (02503) 74100 Telefax (02503) 74302 Kantooradres: Burg. Pabstlaan 10, Hoofddorp		ingekomen : 18 MAART 1992	
Behandeld door: Mevr. drs G.A.J.M. Tubbing		nummer : 209-92	
Doordiesnummer: 348		dossier : 412-1/m u	
Bijlage(n) Uw kenmerk Uw brief van Ons kenmerk Hoofddorp,		krijgt naar : dr. pres-bibl	
1		922282	
Onderwerp		10 maart 1992	
startnotitie woningbouwlocatie Haarlemmermeer-West		verz. 7 maart 1992	

Geachte mevrouw van Eck,

In het kader van het opstellen van het structuurplan Haarlemmermeer is het College van Burgemeester en Wethouders voornemens een woningbouwlocatie in Haarlemmermeer-West op te nemen, welke circa 10.000 à 15.000 woningen zal omvatten. Voor deze m.e.r.-plichtige activiteit wordt een milieu-effect-rapport opgesteld. In verband hiermede hebben wij een startnotitie opgesteld, die u hierbij aantreft.

Deze startnotitie ligt vanaf 19 maart 1992 gedurende één maand voor een ieder ter visie.

Ingevolge het bepaalde in artikele 41 n van de Wet algemene bepalingen milieuhygiëne stellen wij u in de gelegenheid advies uit te brengen over de inhoud van het op te stellen milieu-effectrapport.

Hoevechtend.

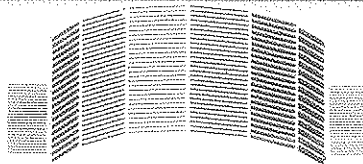
Burgemeester en wethouders van Haarlemmermeer.
De secretaris. De burgemeester.

Coll.:
drs. D. Kooistra drs. A.J. van Dulst

Algemeen openingssteden voor het publiek van 8.30 - 12.30 uur en overigens op afspraak
Postbusrekening: 39530 14V Bank voor Ned. Gemeenten, a/Gruvenhage, rek.nr. 20.5003.232
Beide rekeningen ten name van de gemeente Haarlemmermeer
Openbaar vervoer lijnen 76/179 halte Hoofdweg westzijde • Beemsterstraat 04 lijn 140 halte Huisweg - R.I. kerck

BIJLAGE 2

Openbare bekendmaking in het "Nieuwsblad Haarlemmermeer d.d. 17 maart 1992



Officiële mededelingen van Burgemeester en wethouders

MILIEU-EFFECTRAPPORTAGE (m.e.r.) TEN BEHOEVE VAN EEN STRUCTUURPLAN- HERZIENING BETREFFENDE DE WONINGBOUWLOCATIES IN HAARLEMMERMEER-WEST.

De startnotitie milieu-effectrapportage woningbouwlocatie Haarlemmermeer-west ligt vanaf donderdag 19 maart een maand ter inzage bij de afdeling Voorlichting in het Raadhuis, in de hulpsecretarieën en in alle filialen van de openbare bibliotheken.

MER-procedure

Deze MER-procedure is noodzakelijk omdat de gemeente het voornemen heeft 10.000 tot 15.000 woningen te bouwen. Voor het ontwikkelen van een dergelijke locatie is een MER-procedure wettelijk verplicht, vanwege een mogelijk grote invloed op het milieu.

Wat staat er in de startnotitie

De startnotitie is de eerste stap in de MER-procedure. In deze startnotitie worden twee locaties beschreven. Er wordt een beeld gegeven van de voorgenomen activiteit, de doelstellingen, de alternatieven en de te nemen besluiten. De beperkingen en randvoorwaarden worden geschetst en de gevolgen die voor het milieu te verwachten zijn.

Op basis van de inspraakreacties, de adviezen van de commissie voor de m.e.r. en de wettelijke adviseurs worden de richtlijnen vastgesteld voor het milieu-effectrapport. Als het milieu-effectrapport is opgesteld, zal ook een inspraakronde gehouden worden.

Ter inzage legging

Vanaf 19 maart tot en met 23 april 1992 ligt de startnotitie m.e.r. woningbouwlocatie Haarlemmermeer-West voor een ieder ter inzage in:

- Het Raadhuis, afdeling Voorlichting open van maandag t/m donderdag van 8.30 tot 14.00 uur en de vrijdag van 8.30 tot 12.30 uur. Op dinsdag is er avondopenstelling van 18.00 tot 20.00 uur;
- De hulpsecretarieën in Nieuw-Vennep, Badhoevedorp en Zwanenburg open van 8.30 tot 12.30 uur. Avondopenstelling op dinsdag van 18.00 tot 20.00 uur;
- De openbare bibliotheek-filialen openingstijden zijn te vinden op pagina 138 van de Gemeentegids 1991/1992.

Inspraak

Opmerkingen met betrekking tot de te geven richtlijnen kunnen gedurende de termijn van ter inzagelegging worden ingediend en gezonden aan:

Gemeenteraad van Haarlemmermeer,
Postbus 250, 2130 AB HOOFDDORP.

Voor informatie over de startnotitie kunt u terecht bij de dienst Openbare Werken en Milieu, sector milieu, telefoonnummer: 02503-74348.

BIJLAGE 3

Projectgegevens

Initiatiefnemer: College van Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer

Bevoegd gezag: de Raad van de gemeente Haarlemmermeer

Besluit: vaststelling van het Structuurplan Haarlemmermeer-West

Activiteit: De gemeente Haarlemmermeer heeft het voornemen tot verstedelijking van het westelijk deel van het gemeentelijk grondgebied met een uitbreiding van de woningvoorraad van 10.000 - 15.000 woningen voor de periode 1995 - 2005 en een verdere uitbreidingsmogelijkheid tot 20.000 - 25.000 woningen tot 2015. Verder zijn er in het plangebied bedrijventerreinen en groenvoorzieningen gepland ieder met een gelijk aandeel in de oppervlakte van het plangebied als het te bebouwen gebied

Stand van zaken: Per brief van 10 maart 1992 stelde het College van Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer de Commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid advies uit te brengen over de richtlijnen voor het MER. De publicatie van de startnotitie vond plaats op 20 maart 1992. Op 22 april 1992 bracht de werkgroep een bezoek aan het plangebied. Op 25 mei 1992 vond een bespreking plaats aan de hand van een concept-advies van de Commissie. Op verzoek van de gemeente Haarlemmermeer stelde de Commissie het tijdstip van uitbrengen van het advies uit om de inspraakreacties in het advies te kunnen verwerken. Het advies werd tenslotte uitgebracht op 27 mei 1992

Samenstelling van de werkgroep:

dr. J.A. van den Berg
dr. H. Cohen (voorzitter)
ir. G.J. Hellinga
ir. B.N. de Koning
ir. P.G. Meijer
ir. S. Riemens
ir. K.A.A. van der Spek

Op gebied van vliegtechnische aspecten heeft de werkgroep zich doen bijstaan door P.G. de Bruijne

Secretaris van de werkgroep: drs. J.J. Scholten

BIJLAGE 4

Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	920415	Vereniging Geen uitbreiding Schiphol (GEUS)	Aalsmeer	920321
2.	920429	Stichting Natuur en Milieu	Utrecht	920511
3.	920423	Gemeente Aalsmeer	Aalsmeer	920511
4.	920423 920429	Staatstoezicht op de Volksgezondheid, de regionale inspecteur voor de milieuhygiëne	Haarlem	920511
5.	920423	Nederlandse Spoorwegen	Utrecht	920511
6.	920423	Rijksplanologische Dienst, de inspecteur van de Ruimtelijke Ordening (inspectie West)	Amsterdam	920511
7.	920417	Gewest Zuid-Kennemersland	Haarlem	920511
8.	920423	N.V. Luchthaven Schiphol	Schiphol	920511
9.	920422	N.V. Vervoermaatschappij Centraal Nederland	Utrecht	920511
10.	920422	Stichting Dorpsraad Nieuw Vennep	Nieuw-Vennep	920511
11.	920423	N.V. PWN Waterleidingbedrijf Noord-Holland	Bloemendaal	920511
12.	920421	Werkgroep verontruste Abenessers	Abenes	920511

13.	920416	Commissie Geluidhinder Schiphol	Haarlem	920511
14.	920410	Stichting geluidisolatie Schiphol	Schiphol	920511
15.	920416	Hoogheemraadschap van Rijnland	Leiden	920511
16.	920427	Directoraat-generaal Rijkswater- staat, directie Noord-Holland	Haarlem	920511
17.	920416	Waterschap Groot-Haarlemmermeer	Hoofddorp	920511
18.	920421	Directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie in de provincie Noord-Holland	Haarlem	920511
19.	920513	Directie van de Volkshuisvesting, in de provincie Noord-Holland	Haarlem	920525
20.	920512	Gedeputeerde Staten van de pro- vincie Noord-Holland	Haarlem	920525